Einleitung

Im September 2024 haben 100 Institutionen aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Gesellschaft die Absichtserklärung zur Erarbeitung einer „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ (PNR2030) unterzeichnet. Diese wollen gemeinsam einen leistungsfähigen, resilienten und zukunftssicheren Rheinkorridor zur Erreichung der europäischen Klima- und Verlagerungsziele entwickeln. Mit den vorliegenden Maßnahmen in fünf Themenfeldern werden die Partnerinnen und Partner sowie weitere Organisationen eingeladen, den eingeschlagenen Weg zur Gestaltung einer nachhaltigen Binnenschifffahrt auf dem Rhein und den mit ihm verbundenen Wasserstraßen im Rheinkorridor fortzuführen.

Die Rheinschifffahrt ist bisher Rückgrat der rohstoffintensiven Industrie und systemrelevant für die Versorgungssicherheit von Unternehmen und Gesellschaft. Dies gilt umso mehr, als die Industrien auf dem Korridor und umliegenden angeschlossenen Regionen auf den Import von Rohstoffen angewiesen sind. Dem System Wasserstraße und seiner nachhaltigen Nutzung kommt daher eine herausragende internationale ökonomische und überregionale Bedeutung zu, nicht zuletzt durch die Vielzahl direkt und indirekt abhängiger Arbeitsplätze.

In Zeiten des Wandels muss sich das System Wasserstraße jedoch neu erfinden. Es soll nicht mehr nur ein essenzielles Verkehrsträgersystem für bestehende Güter und Wertschöpfungsketten sein, sondern auch für eine wettbewerbsfähige und resiliente europäische Industrie gemäß des „Clean-Industrial-Deals“ stehen, die auf den Transport erneuerbarer Energien und Güter der Kreislaufwirtschaft setzt. Energiewende, Kreislaufwirtschaft, Digitalisierung, neue Logistikanforderungen, eine veränderte Sicherheitspolitik sowie steigende Klimaschutzanforderungen und Erwartungen an Stadtentwicklung haben die Rahmenbedingungen des Systems Wasserstraße geändert und werden dies weiter tun.

Das System Wasserstraße muss mit langfristigen Perspektiven für entsprechende Investitionen, Förderung, Erteilung von Genehmigungen und Planungsrecht Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Gesellschaft überzeugen und Orientierung bieten – dies länder- und nationenübergreifend. Diese Perspektive muss eine nachhaltige Binnenschifffahrt auf dem Rhein und den mit ihm verbundenen Wasserstraßen im Rheinkorridor zunächst aus eigener Initiative entwickeln. Hafenentwicklung in einem grünen Binnenschifffahrtskorridor Rhein und den mit ihm verbundenen Wasserstraßen ist internationale Zusammenarbeit und sollte daher in einem europäischen Zusammenhang gestaltet werden. Die einjährige Diskussion im Rahmen der „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ hat gezeigt, dass neben der Umsetzung konkreter Maßnahmen auch eine Fortsetzung der begonnenen Kooperation, gegebenenfalls auch in anderen bestehenden oder erweiterten Zusammensetzungen, sinnvoll ist. Bestehende Initiativen, Strukturen und Netzwerke im Rheinkorridor können und sollen daher stärker genutzt und verknüpft werden, um Maßnahmen und Bausteine in enger Abstimmung dezentral zu realisieren, implementieren und entlang des Korridors synergetisch auszurollen. Die Partnerinnen und Partner arbeiten daher im Rahmen ihrer Möglichkeiten daran, die künftige Zusammenarbeit unter dem gemeinsamen Leitbild eines „grünen Binnenschifffahrtskorridors Rhein“ fortzusetzen und streben an, für Planungen zu Hafenentwicklungen, urbane Güterverkehrsknoten sowie korridorbezogene Konzepte geeignete europäische Förderprogramme verstärkt in Anspruch zu nehmen.

Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen sind nicht abschließend und werden im Rahmen der fortgesetzten Kooperation laufend ergänzt und fortentwickelt. Das Land Nordrhein-Westfalen wird bis zum Jahr 2030 die unterstützenden und aktiven Partnerinnen und Partner zu einem jährlichen Statustreffen einladen, um über Fortschritte und Erfahrungen bei der Umsetzung der Maßnahmen sowie über weitere Kooperationsaktivitäten im Rahmen der „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ zu berichten. Die Partnerinnen und Partner wirken aktiv mit. Eine abschließende Evaluation erfolgt im Jahr 2030.

Maßnahmenfeld 1: Entwicklung des Rheinkorridors

Technologischer Fortschritt in Verbindung mit steigenden Nachhaltigkeitsanforderungen und eine stärkere europäische Fertigung im Rahmen des „Clean Industrial Deal“ schaffen zusätzliche Potenziale für ein nachhaltiges und wachsendes Wirtschaftssystem. Die Schifffahrt auf dem Rhein und den mit ihm verbundenen Wasserstraßen bildet eine zentrale Verkehrsachse für rohstoffintensive Industrien in Europa und ist entscheidend für die Wertschöpfung entlang des Rheinkorridors. Diese Bedeutung wird sowohl in den Regionen als auch auf nationaler Ebene der beteiligten Partnerinnen und Partner bislang zu wenig wahrgenommen.

Für die niederländischen Provinzen sowie die Häfen und Stadtregionen, die Mitglied in dem Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit Rhein Alpen (EVTZ Rhein Alpen – künftig EVTZ Nordsee Rhein Mittelmeer) sind, ist es wichtig,

- dass der EVTZ eine Studie zur Entwicklung der Wertschöpfungsketten entlang des Rheinkorridors inklusive der Markt- und Arbeitsplatzpotenziale in Verbindung mit der Dekarbonisierung der Energie- und energieintensiven (Grundstoff-)Industrie sowie der Kreislaufwirtschaft unterstützt, aus der die ökonomische Bedeutung der öffentlichen und privaten Häfen, der Binnenschifffahrt als Verkehrsträger und der Industrie mit Bezug zum System Wasserstraße abgeleitet werden. Die Bundesländer Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz streben im Falle eines Förderantrags für eine solche Studie eine hälftige Förderung an.
- EU-Förderprogramme, zum Beispiel Interreg, gezielt zu nutzen, um grenzüberschreitende Zusammenarbeit sowie innovative und nachhaltige Projekte entlang des Rheinkorridors entwickeln zu können und zu fördern.

Für die unterzeichnenden Schifffahrtsunternehmen ist es wichtig,

- durch Kooperationen Synergien zu schaffen, um operative Abläufe zu verbessern und Effizienzpotenziale zu nutzen – beispielsweise durch die gemeinsame Nutzung bestimmter logistischer Ressourcen, soweit dies im Einklang mit den wettbewerbsrechtlichen Vorgaben erfolgt

Für die unterzeichnenden See- und Binnenhäfen ist es wichtig,

- Maßnahmen zur Verkürzung der Abfertigungszeiten von Binnenschiffen an den Terminals in den Seehäfen anzustoßen und damit zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit zu konkurrierenden Verkehrsträgern beizutragen.

- dass Initiativen zu einem digitalen Korridor gefördert werden, um einen nahtlosen Datenfluss zwischen den Seehäfen und den Binnenhäfen zu ermöglichen.

Für die unterzeichnenden Bundesländer ist es wichtig,

- zuzusichern, dass sie die „Düsseldorfer Liste“, die die wesentlichen Infrastrukturprojekte der beteiligten Länder aufführt, alle zwei Jahre aktualisieren und dem Bund übermitteln. Federführend ist jeweils das Bundesland, das die Länderkonferenz Rhein ausrichtet.

Maßnahmenfeld 2: Grüner Binnenschifffahrtskorridor Rhein

Die Transformation hin zu einer emissionsfreien beziehungsweise sauberen Binnenschifffahrt - und einer nachhaltigen Logistikkette insgesamt - erfordert einen großen finanziellen Einsatz vieler beteiligter Akteure. Das Bundesministerium für Verkehr fördert unter dem Titel „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ in den nächsten Jahren mit Mitteln des Klima- und Transformationsfonds die Umsetzung des Nationalen Aktionsplans klimafreundliche Schifffahrt (NAPS) unter anderem die Entwicklung von klimaneutralen Schifffahrtskorridoren in Deutschland.

Mit der Einführung eines EU-weiten Schiffszertifizierungssystems für ein Emissions- und Energielabel auf Basis einheitlicher und transparenter Vorgaben der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) werden Fortschritte der Binnenschifffahrtsflotte bei der Emissionsminderung und Erreichung der Klimaschutzziele messbar, transparent und vergleichbar.

Für die unterzeichnenden Schifffahrtsunternehmen ist es wichtig,

- die Transformation ihrer Flotten auf saubere und emissionsfreie Antriebstechnologien schrittweise fortzusetzen,
- sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten an Pilotprojekten der weiteren Zusammenarbeit zu beteiligen und dabei vorhandene Förderprogramme zu nutzen, um die Einführung zukunftsfähiger Antriebstechnologien für eine saubere Binnenschifffahrt zu unterstützen und zu beschleunigen.

Für die unterzeichnenden Verlader ist es wichtig,

- die von den Schifffahrtsunternehmen vorangetriebene Flottentransformation kontinuierlich intensiv zu unterstützen
- wo möglich, Planungssicherheit etwa durch geeignete bilaterale Vertragsgestaltungen zu schaffen.
- bei geeigneten infrastrukturellen und ökonomischen Voraussetzungen die Verlagerung weiterer Transporte auf die Binnenschifffahrt anzustreben.

Für die unterzeichnenden Terminalbetreiber ist es wichtig,

- ihren Anteil an emissionsfrei oder sauber betriebenen mobilen Terminalgeräten in ihrem Fuhrpark zu erhöhen, sofern dies technisch und wirtschaftlich sinnvoll ist.

Für die unterzeichnenden Häfen ist es wichtig,

- die Flottentransformation der Schifffahrtsunternehmen durch eigene Anreize zu unterstützen.
- die Häfen und die Liegestellen bedarfsgerecht zu Clean Energy Hubs auszubauen, die nicht nur die Versorgung der Binnenschifffahrt und der ansässigen Industrie mit erneuerbaren Energien sicherstellen, sondern auch andere Verkehrsträger, etwa den Straßengüterverkehr über beispielsweise Wasserstofftankstellen und Ladepunkte, mitversorgen. Das Land Nordrhein-Westfalen wird über seine Landesgesellschaft „NRW.Energy4Climate“ die Förderantragstellung für Wasserstofftankstellen und Ladepunkten für LKW in Häfen oder dem Hafenumfeld im Rahmen von (Bundes-) Fördervorhabens koordinierend unterstützen.

Für die unterzeichnenden Kommunen ist es wichtig,

den Ausbau von Liegeplätzen mit Landstromversorgung entlang des Rheins mit zügigen Genehmigungsverfahren zu unterstützen.

Maßnahmenfeld 3: Fernsteuerung und Automatisierung der Binnenschifffahrt

Die ferngesteuerte und automatisierte Navigation stellt eine wesentliche Lösungskomponente dar, um Arbeitskräfte- und Nachwuchsmangel wirksam zu begegnen. Gleichzeitig kann die Sicherheit gesteigert sowie der Energieverbrauch und die Emissionen gesenkt werden.

Für die unterzeichnenden Schifffahrtsunternehmen ist es wichtig,

- ein durch das Bundesministerium für Verkehr gefördertes Pilotprojekt des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) zur Messung der Netzabdeckung entlang des Rheins zu unterstützen.
- die Durchführung erforderlicher (teil-)autonomer Testfahrten auf dem Rhein und den verbundenen Nebenwasserstraßen zu unterstützen, um Technologien zu erproben und die Umsetzung zu beschleunigen.
- die nationale Ebene der Unterzeichnenden und die ZKR dabei zu unterstützen, bis spätestens zum Jahr 2030 einen entsprechenden Katalog zu erarbeiten, der die Rahmenbedingungen, Standards und Vorschriften für die Navigation auf Automatisierungslevel 3 einschließlich Fernsteuerung Back-Up und Personalreduktion festlegt.

Für die unterzeichnenden Häfen ist es wichtig,

- Fernsteuerungs- und Automatisierungsanforderungen bei Hafeninfrastrukturplanungen entlang der technologischen Entwicklung zu berücksichtigen (An- und Ablegen/Be- und Entladen).

Für die unterzeichnenden Bundesländer ist es wichtig,

- die Aktivitäten des Bundes zur Beschleunigung der Verfahrensprozesse und Vereinfachung der rechtlichen Rahmenbedingungen zu unterstützen

Für die unterzeichnenden Kommunen ist es wichtig,

- die technische Optimierung der An- und Ablegevorgänge im Hafen und des Umschlags auf den Schwerlastverkehr vorrangig vor weiterem Flächenverbrauch anzustrengen.

Maßnahmenfeld 4: Hafenentwicklung

Häfen sind in zweifacher Hinsicht essentielle Wirtschaftsfaktoren für ihre Region: direkt durch ihre logistische Tätigkeit und darüber hinaus als Logistikdrehscheibe für die Industrie und Wirtschaft der umliegenden Regionen – mehrheitlich mit resilienter, trimodaler Anbindung

In Zeiten der Transformation müssen Häfen aufzeigen, was sie morgen und übermorgen leisten können und wollen. Die nächsten fünf Jahre sind hier entscheidend. Eine vorausschauende Hafenplanung, die Orientierung und Verlässlichkeit bietet und sich an veränderte Rahmenbedingungen anpasst, ist daher unerlässlich. Sie ist Werkzeug, vorhandene Flächen und Infrastrukturen bedarfsgerecht und flexibel für neue Märkte und Partnerinnen und Partner gegebenenfalls in Clustern zu entwickeln, um den Hafen, die Stadt und die Region gezielt zu stärken und ihre öffentliche Wahrnehmung zu verbessern. Ein Hafen mit einem guten Hafenkonzept ist ein transparenter Hafen und ein transparenter Hafen ist ein gesellschaftlich akzeptierter Hafen. Neben den öffentlichen Häfen können auch private Industriehäfen eine zunehmend wichtige Rolle einnehmen, da sie vielfach über eine reiche Expertise und vorhandene Infrastruktur für den Transport nachhaltiger Energieträger, Rohstoffe und Produkte verfügen.

Für die unterzeichnenden Binnenhäfen ist es wichtig,

- bis zum Jahr 2030 ein Zukunftsbild zu formulieren, das beschreibt, welche Märkte der Hafen langfristig entwickeln sowie in ihrer Entwicklung unterstützen will. Auf dieser Basis ist es wichtig, in Abstimmung mit der Eigentümerin oder dem Eigentümer einen eigenen Hafenentwicklungsplan (HEP) oder ein ähnliches Konzept zu erstellen, in dem die mittel- bis langfristigen Entwicklungsziele definiert und entsprechende Maßnahmen in geeigneter Form operationalisiert werden. Die Kommunen sind, wenn sie nicht Eigentümerin sind, bei der Konkretisierung der angestrebten Hafenentwicklungsziele in geeigneter Form einzubinden. Grundlage dafür sind Marktanalysen, die Bewertung bestehender und potenzieller Flächen sowie bestehender Verkehrs-, Daten-, Energie- und Lagerungsinfrastrukturen, bestehende Genehmigungen auf ihre Eignung für geplante oder beabsichtigte hafenaffine Entwicklungen sowie Aufgaben, die sich aus den erweiterten Sicherheitsanforderungen ergeben. Als Hilfestellung dient die angehängte begründende Handreichung. Verfügbare Flächen sollen für hafenaffine Nutzungen langfristig gesichert und in diesem Sinne flexibel bewirtschaftet werden. Dabei sollen sie vorrangig an solche Unternehmen / Akteure verpachtet werden, die wasser- und / oder bahnseitig Güterumschlag benötigen.

- sich aktiv an der Erarbeitung von Stadtentwicklungskonzepten mit Hafenentwicklungsbezug zu beteiligen. Sie machen dabei deutlich, welchen Nutzen die Häfen für die Kommune und die Region haben und wie sie die Kommunen bei der Stadt- und Regionalentwicklung und den Klimaschutzzielen hinsichtlich nachhaltiger Wertschöpfungsketten unterstützen können.

- die Kommunen frühzeitig über beabsichtigte Flächenentwicklungen in den Häfen zu informieren.

- sich ihrer gesamtsystemischen Verantwortung als Betreiber oder Betreiberin einer Plattform kritischer Infrastrukturen bewusst zu sein und Anstrengungen zu unternehmen, die Resilienz der Häfen in ihrer Gesamtheit zu erhöhen. Dabei legen sie einen besonderen Fokus auf Synergieeffekte bestehender Konzepte zur Gefahrenabwehr und vernetzen die Akteure im Hafen sinnentsprechend.

Für die unterzeichnenden Kommunen ist es wichtig,

- See- und Binnenhäfen wegen ihrer Verbundenheit mit wichtigen Industriestandorten und Absatzmärkten als international tätige logistische Netzwerkknoten anzuerkennen.
- sich aktiv an der Erarbeitung der HEPs oder ähnlicher Konzepte zu beteiligen, wenn diese durch Häfen erarbeitet werden und diese in ihren Stadtentwicklungskonzepten, kommunalen Mobilitätsplänen (SUMPs) anderen Fachplanungen insbesondere zur wirtschaftlichen Entwicklung, Klimaschutzkonzepten – (in Deutschland) idealerweise mit Ratsbeschlüssen – sowie in der Bauleitplanung politisch und planerisch abzusichern.
- Häfen frühzeitig in die Erarbeitung von Stadtentwicklungskonzepten miteinzubeziehen.
- bei der Stadtentwicklung im Umfeld der Häfen entsprechend den Ergebnissen des mit der Stadtentwicklung abgestimmten Hafenentwicklungsplans oder ähnlicher Konzepte darauf zu achten, dass diese die Entwicklungsfähigkeit der Häfen hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzungen von Hafennutzungen nicht beeinträchtigt. Ebenso ist die Entwicklung neuer Hafenflächen stadtverträglich zu gestalten.
- dass eine leistungsfähige verkehrliche Zufahrt und Bahnanschlüsse sowie in den Häfen ausreichend LKW-Abstellanlagen gewährleistet werden.
- den Häfen planerische Grundlagen und Informationen zu Genehmigungsvoraussetzungen, insbesondere aus dem Hafenumfeld, zur Verfügung zu stellen, die zur Ermittlung der Entwicklungsmöglichkeiten im Hafengebiet unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf angrenzende Gebiete genutzt werden können.
- die Bedeutung der Häfen als Plattform für kritische Infrastruktur anzuerkennen. Hierzu setzen sie einen Fokus auf die hafenbehördliche Aufgabenwahrnehmung und den Austausch mit weiteren Behörden zur Gefahrenvorsorge und -abwehr im Hafen.

Für die unterzeichnenden Bundesländer und die Schweizerischen Rheinhäfen zusammen mit den Eignerkantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt ist es wichtig,

- die Hafenstandorte durch verbindliche landes- beziehungsweise raumplanerische Festsetzungen zu sichern und eine bedarfsgerechte Entwicklung der Hafenareale anzustreben.

Für die unterzeichnenden Bundesländer und die niederländischen Provinzen ist es wichtig,

- die Erarbeitung von Hafenentwicklungsplänen oder ähnlichen Konzepten im Rahmen von Interreg-Vorhaben oder anderen Fördermöglichkeiten zu ermöglichen.
- innerhalb ihrer Verwaltungen darauf hinzuwirken, dass ein einheitliches Verständnis der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Genehmigung von Anlagen sowie für die Lagerung und den Transport erneuerbarer Energien und von Produkten der Kreislaufwirtschaft geschaffen wird. Das Land Nordrhein-Westfalen wird in der ersten

Hälfte des Jahres 2026 auf Basis des etablierten Genehmigungsleitfadens NRW (Genehmigungs- und Anzeigeverfahren nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz – https://url.nrw/Genehmigungsleitfaden) eine adressatengerechte und speziell für den genannten Anwendungsbereich angepasste Handreichung - einschließlich spezieller Instrumente zur Beschleunigung – erarbeiten.

- eine konstruktive Kommunikation und gegenseitige Sensibilisierung zwischen Antragstellenden und Genehmigungsbehörden in Planungs- und Genehmigungsverfahren zu fördern und die übergeordnete verkehrspolitische Bedeutung entsprechender Projekte für das Land zu vermitteln.
- die Vernetzung der Häfen zu unterstützen und hierzu die Beteiligung an bestehenden Initiativen (z.B. European Ports Alliance) zur Erhöhung der Sicherheit und Resilienz zu prüfen.
- ihre Aktivitäten zur (grenzüberschreitenden) Nutzung von europäischen Förderinitiativen zu bündeln und sich in Gesetzgebungsverfahren auch gegenüber der Europäischen Union für die Vermeidung von Doppelstrukturen einzusetzen.

Maßnahmenfeld 5: Stärkung der gesellschaftlichen und politischen Akzeptanz

Die Zukunftsfähigkeit des Systems Wasserstraße hängt von der politischen und gesellschaftlichen Akzeptanz ab. Die nachfolgenden Maßnahmen sollen sicherstellen, dass Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Gesellschaft den wirtschafts- und umweltpolitischen Mehrwert des Systems Wasserstraße erkennen und ein Verständnis für das System Wasserstraße entwickeln.

Für die unterzeichnenden Landesarbeitsgemeinschaften der Industrie- und Handelskammern ist es wichtig,

- zur Unterstützung von Hafenentwicklungsprozessen – gegebenenfalls mit Partnerorganisationen – einen regelmäßigen Austausch zwischen Hafenwirtschaft wie Häfen, Industrie, Gewerbe, Verlader und Reeder sowie der Kommune und weiteren Stakeholdern zu organisieren, diesen fortzusetzen oder sich an bestehenden Formaten zu beteiligen. Die Verantwortung liegt bei der jeweiligen Industrie- und Handelskammer, in deren Kammerbezirk der betroffene Hafen liegt.

Für die unterzeichnenden Binnenhäfen ist es wichtig,

- akzeptanzsteigernde Aktivitäten wie Hafenführungen, Ausstellungen, Unterstützung von Vereinen sowie branchenweiten Imagekampagnen und Initiativen wie „#HafenFan“, PRO Binnenschifffahrt, Initiative System Wasserstraße sowie Hafenpraktika durchzuführen und auszubauen. Verlader, die Industrie und die weitere Hafenwirtschaft sollen in diese Maßnahmen miteinbezogen werden.
- die jährliche Durchführung eines gemeinsamen Tags der offenen Tür, beispielsweise in Form eines internationalen Hafentags, zu prüfen
- im jährlichen Wechsel zur Länderkonferenz Rhein eine Fachtagung zu den Häfen entlang des Rheins und der angeschlossenen Wasserstraßen zu veranstalten. Die konkrete

Ausgestaltung des Konzeptes soll von den nationalen und europäischen Hafenverbänden erarbeitet werden.

Für die unterzeichnenden Bundesländer, niederländischen Provinzen und Landesarbeitsgemeinschaften der Industrie- und Handelskammern ist es wichtig,

- in ihrem Gebiet jeweils jährliche Netzwerkveranstaltungen zu etablieren, bei denen Lehrkräfte aus weiterführenden Schulen und beruflichen Schulen sich mit Akteuren der Hafenwirtschaft sowie sich über den Einsatz von Lernplattformen wie BiWas austauschen können. Ziel ist es, Lehrkräfte für lehrplanrelevante Unterrichtsthemen aus dem Logistik-, Hafen- und Schifffahrtsgewerbe zu sensibilisieren, und Nachwuchs zu gewinnen, indem Ausbildungs- und Berufsperspektiven vorgestellt werden.

Für die unterzeichnenden Bundesländer ist es wichtig,

- die Aufnahme logistischer Themen der Binnenschifffahrt in die Lehrpläne der weiterführenden Schulen und beruflichen Schulen zu prüfen.
- die Länderkonferenz Rhein im zweijährlichen Rhythmus weiter fortzusetzen.

Für die unterzeichnenden niederländischen Provinzen, die schweizerischen Rheinhäfen, Luxport S.A. (Hafen Mertert) und der Port autonome de Strasbourg, ist es wichtig

- die genannten Maßnahmen, Formate und Lobbying-Aktivitäten möglichst in enger Abstimmung zu planen und durchzuführen, Synergien, Materialien und Formate gemeinsam zu entwickeln und zu nutzen und gegebenenfalls auf die regionalen Besonderheiten anzupassen. Bei der Durchführung ist die Sichtbarkeit der engen Zusammenarbeit der Partnerinnen und Partner auf dem gesamten Rheinkorridor und den mit ihm verbundenen Wasserstraßen von Bedeutung, um den gemeinsamen Anstrengungen der Partnerinnen und Partner größtmögliches Gewicht und Nachdruck zu verleihen.

Für die Schweizerischen Rheinhäfen ist es wichtig,

- zusammen mit den Eignerkantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft eine transparente Kommunikation über die Bedeutung und Entwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen gegenüber Bevölkerung, Politik und Wirtschaft zu fördern.
- die Schweizer Interessen in europäischen Fachgremien zu vertreten und aktiv in internationalen Organisationen für die Rheinschifffahrt mitzuarbeiten.
- Den Berufsnachwuchs zu fördern und sich an öffentlichen Veranstaltungen zu beteiligen, um Transparenz zu schaffen und die Bedeutung der Häfen sichtbar zu machen.

Unsere Forderungen an die nationale Ebene der Unterzeichnenden: Stärkung des Rheinkorridors als Rückgrat für nachhaltige und zukunftssichere Verkehre und Industrie

Die EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität sieht vor, den Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehr bis 2030 um 25 Prozent und bis 2050 um 50 Prozent zu

steigern, um Gütertransporte von der Straße auf die Wasserstraße zu verlagern. Verlässliche, langfristige Rahmenbedingungen – einschließlich der Ertüchtigung der Wasserstraßen- und Hafeninfrastruktur – sind entscheidend, damit diese Verlagerungsziele erreicht werden. Zugleich trägt dies zur Erreichung der europäischen Klimaziele bei: 55 Prozent weniger CO_2 bis 2030 und Klimaneutralität bis 2050.

Die Partnerinnen und Partner danken den nationalen Regierungen für die bisherige Unterstützung und fordern von ihnen:

- die Bedeutung des Rheins und den mit ihm verbundenen Wasserstraßen im Rheinkorridor stärker wahrzunehmen. Eine Folge dieser zu geringen politischen und gesellschaftlichen Wahrnehmung der Binnenwasserstraße ist unter anderem eine massive Unterfinanzierung, Unterhaltungsrückstand sowie eine Personallücke für die relevanten Projekte zur zukunftsfähigen Entwicklung der Wasserstraße in Deutschland.
- Hafenentwicklungen als internationale Zusammenarbeit in den Verkehrskorridoren anzuerkennen.
- eine bedarfsgerechte und auskömmliche Finanzierung für die Instandhaltung, Modernisierung und Erneuerung der Wasserstraßeninfrastruktur inklusive der erforderlichen Liegestellen und Werften entlang des Rheins und seinen schifffahrtsrelevanten Zuläufen und verbundenen Wasserstraßen. Dies umfasst in Deutschland Projekte im Bundesverkehrswegeplan wie die Abladeverbesserung bzw. optimierung Niederrhein und Mittelrhein, die Fahrrinnenvertiefung des Untermains sowie die Sanierung und den Ausbau der Schleusen im Westdeutschen Kanalnetz sowie an Mosel und Neckar sicherzustellen. Die Leitlinien der Europäischen Union für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) gemäß EU-Verordnung 2024/1679 sollen eingehalten werden.
- für Niedrigwasserphasen Konzepte zu erarbeiten, die die Aufrechterhaltung von Logistikketten zum Inhalt haben. Diese könnten mit dem Korridor-Koordinator des North Sea – Rhine – Mediterranean Corridor (NSRM) der Europäischen Kommission erarbeitet werden.
- bis zum Jahr 2033 rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine ferngesteuerte und (teil-)automatisierte Navigation auf dem Rhein und seinen verbundenen Wasserstraßen ermöglichen. Dies umfasst rechtliche Anpassungen wie der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) und der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) sowie die entsprechenden Regelungen im Königreich Belgien, in der Republik Frankreich, im Königreich der Niederlande und in der schweizerischen Eidgenossenschaft, auch um entsprechende Beantragungsprozesse für Testfahrten mit ferngesteuerter und automatisierter Navigation zu erleichtern. Dabei sind gemachte Erfahrungen in den Mitgliedsstaaten der ZKR anzuerkennen, dies gilt insbesondere für die gegenseitige Anerkennung von Gutachten zur Bewertung von Fernsteuerungs- und Automatisierungssystemen.
- die finanzielle Förderung zur Errichtung von Land- und Ladestromanlagen in den Häfen und Liegeplätzen zur Reduktion der Luftschadstoffe, der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und Energieträger sowie für den Ausbau der Häfen als Clean Energy Hubs sicherzustellen. Die Ermäßigung der Stromsteuer für die landseitige Stromversorgung von

Wasserfahrzeugen in der gewerblichen Schifffahrt sollte auf den Strom, der zum Laden von Akkus im Zusammenhang mit elektrifizierten Schiffsantrieben entnommen wird, ausgeweitet werden.

- sich für ein europaweites und langfristig angelegtes Förderprogramm für die Flottentransformation zu umweltfreundlichen Antriebstechnologien, etwa der Elektrifizierung der Antriebe, und für Maßnahmen zur Effizienzsteigerung einzusetzen. Ziel ist die Förderung eines Markthochlaufs alternativer Antriebe, der langfristig einen wirtschaftlich tragfähigen Betrieb gewährleistet und eine Unabhängigkeit von Fördermitteln ermöglicht.
- das auf der Tonnage transportierter Güter beruhende Bewertungssystem zur Messung der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt um eine Betrachtung zu ergänzen, welche die ökonomische Bedeutung der Binnenschifffahrt und der Häfen für die industrielle Wertschöpfung berücksichtigt. Ebenso müssen Resilienz- und sicherheitspolitische Perspektiven einbezogen werden. Dazu sind geeignete Kennziffern zu erarbeiten.
- für Maßnahmen zur Stärkung der Sicherheit und Resilienz von Häfen Fördermittel auf europäischer Ebene einzuwerben und bei der Umsetzung strategischer Papiere der Europäischen Union (wie z.B. Europäische Hafenstrategie) aktiv für die finanzielle Unterstützung einzutreten. Hierunter werden fachliche, beratende und koordinierende Tätigkeiten verstanden, die geeignet sind, die Förderfähigkeit von Maßnahmen zu erhöhen.
- eine finanzielle Förderung von Hafeninformations- und Sicherheitssystemen sicherzustellen.
- die konsequente Abarbeitung der in der „Düsseldorfer Liste“ assoziierten Infrastrukturausbauvorhaben.

Anlage

Handreichung - Warum ein Hafenentwicklungsplan notwendig ist:

Gemeinsam Zukunft gestalten

Ein Kompass in Zeiten des Wandels

Binnenhäfen stehen heute an einem entscheidenden Wendepunkt. Energiewende, Digitalisierung, Kreislaufwirtschaft, neue Logistikanforderungen, angepasste Sicherheitspolitik und steigende Anforderungen an Klimaschutz und stärkere Stadtentwicklungsinteressen verändern die Rahmenbedingungen grundlegend. Ohne eine klare strategische Ausrichtung besteht die Gefahr, dass Chancen ungenutzt bleiben, Flächen verloren gehen oder Investitionen ins Leere laufen. Wer einen HEP erarbeitet, investiert nicht in Papier, sondern in Zukunft – in den Schutz von Flächen, in die Sicherung von Arbeitsplätzen und in die Positionierung des Hafens als leistungsfähigen und nachhaltigen Verkehrsknotenpunkt.

Orientierung und Verlässlichkeit für alle Beteiligten

Ein Hafenentwicklungsplan schafft Orientierung, indem er festlegt, wofür ein Hafen künftig stehen soll, welche Märkte und Gütersegmente er bedienen möchte und welche Rolle er in regionalen und überregionalen Wertschöpfungsketten einnimmt. Damit wird ein gemeinsames Leitbild entwickelt, das Hafenbetreiber, Politik, Wirtschaft und Bevölkerung gleichermaßen einbindet. Der HEP zeigt auf, welche Flächen langfristig benötigt werden, welche Infrastrukturen auszubauen sind und welche Genehmigungsfragen frühzeitig zu klären sind. So entstehen Planungssicherheit und Verlässlichkeit – sowohl für Investoren und Unternehmen als auch für die Kommune und ihre Bürgerinnen und Bürger. Ein Hafenentwicklungsplan bündelt damit die Interessen aller Beteiligten:

Ein Werkzeug für Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftssicherung

Für den Hafen selbst bietet ein Entwicklungsplan die Grundlage, seine Wettbewerbsfähigkeit gezielt zu stärken. Er ermöglicht, vorhandene Flächen bedarfsgerecht zu entwickeln, neue Marktsegmente wie erneuerbare Energieträger oder Kreislaufwirtschaft oder Großraum-Schwertransporte zu erschließen und dabei die technischen, planerischen und rechtlichen Voraussetzungen frühzeitig zu schaffen. Durch die vorausschauende Abstimmung mit der Stadtplanung können Nutzungskonflikte mit Wohnen, Freizeit oder anderen städtebaulichen Funktionen gelöst werden. Zugleich schafft der Plan die Basis, um Förderprogramme von Land, Bund oder EU gezielt zu nutzen – denn fast alle öffentlichen Fördermittel verlangen heute eine klare strategische Planungsgrundlage. Er ist ein Werkzeug, um Chancen aktiv zu gestalten, statt auf Entwicklungen zu reagieren.

Planungssicherheit für Kommunen und Politik

Auch für Kommunen und politische Entscheidungsträgerinnen und -träger ist ein Hafenentwicklungsplan ein Gewinn. Er ermöglicht, wirtschaftliche Entwicklung, Flächensicherung und städtebauliche Ziele miteinander zu verbinden. Landesplanerische Festsetzungen, die planungsrechtliche Ausweisung als „Sondergebiet Hafen“ sowie die aktuelle Änderung des Baugesetzbuches schützen die Flächen vor heranrückender

Wohnbebauung und stellt sicher, dass hafenaffine Nutzungen langfristig Bestand haben. Damit werden die Interessen der Kommune an einer nachhaltigen, wirtschaftlich starken und umweltverträglichen Stadtentwicklung unterstützt. Der Hafen wird so als Standortfaktor sichtbar und bleibt in der politischen Wahrnehmung präsent. Er verbindet wirtschaftliche Stärke mit planerischer Weitsicht, ökologische Verantwortung mit sozialer Akzeptanz.

Verlässliche Rahmenbedingungen für Unternehmen

Für Unternehmen schafft der Hafenentwicklungsplan Verlässlichkeit und Transparenz. Wer in einem Hafen investiert, will wissen, dass die Rahmenbedingungen stabil sind und künftige Nutzungen gesichert bleiben. Ein abgestimmtes Leitbild und klare Entwicklungsziele senken Investitionsrisiken, erleichtern Genehmigungsverfahren und fördern Kooperationen zwischen Hafen, Industrie und Energieakteuren. So entsteht ein Klima, in dem Innovation und Nachhaltigkeit zusammen gedacht werden.

Transparenz und Akzeptanz in der Gesellschaft

Nicht zuletzt profitiert auch die Bevölkerung von einem klaren Entwicklungskonzept. Durch frühzeitige Information und Beteiligung lassen sich Vorbehalte abbauen und Verständnis für die Rolle des Hafens schaffen. Der Hafen wird so nicht mehr als abgeschottetes Industriegebiet wahrgenommen, sondern als Teil einer nachhaltigen, modernen Stadtwirtschaft, die Arbeitsplätze bietet, Emissionen reduziert und zur Versorgungssicherheit beiträgt. Ein geplanter Hafen ist ein transparenter Hafen – und Transparenz schafft Akzeptanz.

Jetzt ist die Zeit zu handeln

Ein moderner Hafen braucht Richtung, Klarheit und Verlässlichkeit. Der Hafenentwicklungsplan liefert all das – und macht den Unterschied zwischen Stillstand und Zukunftsfähigkeit.

Inleiding

In september 2024 hebben 100 instellingen uit het bedrijfsleven, de politiek, het bestuur en de samenleving de intentieverklaring ondertekend voor de ontwikkeling van een “Perspectief duurzame Rijnvaart 2030” (PNR2030). Zij willen samen een efficiënte, veerkrachtige en toekomstbestendige Rijncorridor ontwikkelen om de Europese klimaat- en vervoersdoelstellingen te bereiken. Met de voorliggende maatregelen op vijf thema's worden de partners en andere organisaties uitgenodigd om de ingeslagen weg naar een duurzame binnenvaart op de Rijn en de daarmee verbonden waterwegen in de Rijncorridor voort te zetten.

De Rijnvaart is tot nu toe de ruggengraat van de grondstofintensieve industrie en van systeemrelevant belang voor de voorzieningszekerheid van bedrijven en de samenleving. Dit geldt des te meer omdat de industrieën in de corridor en de omliggende aangrenzende regio's afhankelijk zijn van de invoer van grondstoffen. Het waterwegennet en het duurzame gebruik ervan zijn daarom van groot internationaal economisch en supraregionaal belang, niet in de laatste plaats vanwege het grote aantal direct en indirect afhankelijke banen.

In tijden van verandering moet het waterwegennetwerk zich echter opnieuw uitvinden. Het moet niet langer alleen een essentieel vervoerssysteem zijn voor bestaande goederen en waardeketens, maar ook staan voor een concurrerende en veerkrachtige Europese industrie in overeenstemming met de “Clean Industrial Deal”, die zich richt op het transport van hernieuwbare energie en goederen uit de kringloopeconomie. De energietransitie, de kringloopeconomie, de digitalisering, nieuwe logistieke eisen, een gewijzigd veiligheidsbeleid en toenemende eisen op het gebied van klimaatbescherming en verwachtingen ten aanzien van stadsontwikkeling hebben de randvoorwaarden van het waterwegsysteem veranderd en zullen dat blijven doen.

Het waterwegensysteem moet met langetermijnperspectieven voor passende investeringen, subsidies, vergunningverlening en ruimtelijke ordeningsrecht de economie, de politiek, het bestuur en de samenleving overtuigen en richting geven – en dit over de lands- en landsgrenzen heen. Dit perspectief moet in eerste instantie op eigen initiatief worden ontwikkeld voor een duurzame binnenvaart op de Rijn en de daarmee verbonden waterwegen in de Rijncorridor. Havenontwikkeling in een groene binnenvaartcorridor Rijn en de daarmee verbonden waterwegen is internationale samenwerking en moet daarom in een Europese context worden vormgegeven. De discussie die een jaar lang heeft geduurd in het kader van het “Perspectief duurzame Rijnvaart 2030” heeft aangetoond dat naast de uitvoering van concrete maatregelen ook voortzetting van de begonnen samenwerking, eventueel ook in andere bestaande of uitgebreide samenstellingen, zinvol is. Bestaande initiatieven, structuren en netwerken in de Rijncorridor kunnen en moeten daarom sterker worden benut en met elkaar worden verbonden om maatregelen en bouwstenen in nauwe samenwerking decentraal te realiseren, te implementeren en synergetisch langs de corridor uit te rollen. De partners werken daarom binnen hun mogelijkheden aan de voortzetting van de toekomstige samenwerking onder het gemeenschappelijke motto van een “groene binnenvaartcorridor Rijn” en streven ernaar om voor plannen voor havenontwikkelingen, stedelijke goederenvervoersknooppunten en corridorgerelateerde concepten meer gebruik te maken van geschikte Europese subsidieprogramma's.

De hieronder genoemde maatregelen zijn niet definitief en zullen in het kader van de voortdurende samenwerking voortdurend worden aangevuld en verder ontwikkeld. De deelstaat Noordrijn-Westfalen zal tot 2030 de ondersteunende en actieve partners uitnodigen voor een jaarlijkse statusbijeenkomst om verslag uit te brengen over de voortgang en ervaringen met de uitvoering van de maatregelen en over verdere samenwerkingsactiviteiten in het kader van het “Perspectief duurzame Rijnvaart 2030”. De partners werken hier actief aan mee. In 2030 vindt een eindevaluatie plaats.

Actiegebied 1: Ontwikkeling van de Rijncorridor

Technologische vooruitgang in combinatie met toenemende duurzaamheidseisen en een sterkere Europese productie in het kader van de “Clean Industrial Deal” creëren extra potentieel voor een duurzaam en groeiend economisch systeem. De scheepvaart op de Rijn en de daarmee verbonden waterwegen vormt een centrale verkeersas voor grondstofintensieve industrieën in Europa en is van cruciaal belang voor de waardecreatie langs de Rijncorridor. Dit belang wordt tot nu toe zowel in de regio's als op nationaal niveau door de betrokken partners onvoldoende onderkend.

Voor de Nederlandse provincies en de havens en stedelijke regio's die lid zijn van de Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking Rijn-Alpen (EGTS Rijn-Alpen – in de toekomst EGTS Noordzee-Rijn-Middellandse Zee) is het belangrijk

· dat de EGTS een studie ondersteunt naar de ontwikkeling van de waardeketens langs de Rijncorridor, inclusief het markt- en werkgelegenheidspotentieel in verband met de decarbonisatie van de energie- en energie-intensieve (grondstoffen)industrie en de kringloopeconomie, waaruit het economische belang van de openbare en particuliere havens, de binnenvaart als vervoerswijze en de industrie met betrekking tot het waterwegennet kan worden afgeleid. De deelstaten Baden-Württemberg, Noordrijn-Westfalen en Rijnland-Palts streven naar een gelijkwaardige financiering in geval van een subsidieaanvraag voor een dergelijk onderzoek.

· Gericht gebruikmaken van EU-subsidieprogramma's, bijvoorbeeld Interreg, om grensoverschrijdende samenwerking en innovatieve en duurzame projecten langs de Rijncorridor te kunnen ontwikkelen en te bevorderen.

Voor de ondertekenende scheepvaartondernemingen is het belangrijk

· door middel van samenwerking synergieën te creëren om de operationele processen te verbeteren en efficiëntiepotentieel te benutten, bijvoorbeeld door het gezamenlijk gebruik van bepaalde logistieke middelen, voor zover dit in overeenstemming is met de mededingingsregels

Voor de ondertekenende zee- en binnenhavens is het belangrijk

· maatregelen te nemen om de afhandelingstijden van binnenschepen in de terminals van de zeehavens te verkorten en zo bij te dragen aan het vergroten van het concurrentievermogen ten opzichte van concurrerende vervoerswijzen.

· initiatieven voor een digitale corridor te bevorderen om een naadloze gegevensstroom tussen de zeehavens en de binnenhavens mogelijk te maken.

Voor de ondertekenende deelstaten is het belangrijk

· te verzekeren dat zij de “Düsseldorfer Liste”, waarin de belangrijkste infrastructuurprojecten van de deelnemende landen zijn opgenomen, om de twee jaar actualiseren en aan de bondsregering toezenden. De leiding ligt bij de deelstaat die de Länderkonferenz Rhein organiseert.

Actiegebied 2: Groene binnenvaartcorridor Rijn

De transformatie naar een emissievrije of schone binnenvaart – en een duurzame logistieke keten in het algemeen – vereist een grote financiële inzet van veel betrokken actoren. Onder de titel “Klimaatvriendelijke scheepvaart en havens” ondersteunt het Duitse ministerie van Verkeer de komende jaren met middelen uit het Klimaat- en Transformatiefonds de uitvoering van het Nationaal Actieplan Klimaatvriendelijke Scheepvaart (NAPS), onder andere de ontwikkeling van klimaatneutrale scheepvaartcorridors in Duitsland.

Met de invoering van een EU-breed scheepscertificeringssysteem voor een emissie- en energielabel op basis van uniforme en transparante voorschriften van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en het Europees Comité voor de opstelling van normen op het gebied van de binnenvaart (CESNI) worden de vorderingen van de binnenvaartvloot op het gebied van emissiereductie en het behalen van de klimaatdoelstellingen meetbaar, transparant en vergelijkbaar.

Voor de ondertekenende scheepvaartondernemingen is het belangrijk

• de transformatie van hun vloten naar schone en emissievrije aandrijftechnologieën geleidelijk voort te zetten,

• zich binnen hun mogelijkheden te betrekken bij proefprojecten voor verdere samenwerking en daarbij gebruik te maken van bestaande stimuleringsprogramma's om de invoering van toekomstbestendige aandrijftechnologieën voor een schone binnenvaart te ondersteunen en te versnellen.

Voor de ondertekenende verladers is het belangrijk

• de door de scheepvaartmaatschappijen gestimuleerde transformatie van de vloot voortdurend intensief te ondersteunen

• waar mogelijk planningszekerheid te creëren, bijvoorbeeld door middel van geschikte bilaterale contracten.

• bij geschikte infrastructurele en economische omstandigheden te streven naar een verschuiving van verder transport naar de binnenvaart.

Voor de ondertekenende terminaloperators is het belangrijk

• hun aandeel in emissievrije of schoon aangedreven mobiele terminalapparatuur in hun wagenpark te vergroten, voor zover dit technisch en economisch zinvol is.

Voor de ondertekenende havens is het belangrijk

• de vloottransformatie van de scheepvaartmaatschappijen te ondersteunen met eigen stimulansen.

• de havens en ligplaatsen naar behoefte uit te breiden tot Clean Energy Hubs, die niet alleen de binnenvaart en de lokale industrie van hernieuwbare energie voorzien, maar ook andere vervoerswijzen, zoals het wegvervoer, bijvoorbeeld via waterstoftankstations en oplaadpunten. De deelstaat Noordrijn-Westfalen zal via zijn staatsbedrijf "NRW.Energy4Climate" de subsidieaanvraag voor waterstoftankstations en oplaadpunten voor vrachtwagens in havens of de havenomgeving coördineren in het kader van (federaal) subsidieprojecten.

Voor de ondertekenende gemeenten is het belangrijk
om de uitbreiding van ligplaatsen met walstroomaansluiting langs de Rijn te ondersteunen met snelle vergunningsprocedures.

Actiegebied 3: Afstandsbediening en automatisering van de binnenvaart

Afstandsbediening en geautomatiseerde navigatie vormen een essentieel onderdeel van de oplossing om het tekort aan arbeidskrachten en nieuw talent effectief aan te pakken. Tegelijkertijd kan de veiligheid worden verhoogd en het energieverbruik en de uitstoot worden verlaagd.

Voor de ondertekenende scheepvaartbedrijven is het belangrijk om

• een door het Duitse ministerie van Verkeer gesubsidieerd proefproject van het Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) ter meting van de netwerkdekking langs de Rijn te ondersteunen.

• de uitvoering van noodzakelijke (deels) autonome testvaarten op de Rijn en de daarmee verbonden zijwaterwegen te ondersteunen om technologieën te testen en de implementatie ervan te versnellen.

• het nationale niveau van de ondertekenaars en de CCNR te ondersteunen bij het opstellen van een overeenkomstige catalogus, uiterlijk in 2030, waarin de randvoorwaarden, normen en voorschriften voor navigatie op automatiseringsniveau 3, inclusief back-up voor afstandsbediening en personeelsreductie, worden vastgelegd.

Voor de ondertekenende havens is het belangrijk

• bij de planning van haveninfrastructuur rekening te houden met de vereisten voor afstandsbediening en automatisering in overeenstemming met de technologische ontwikkeling (aan- en afmeren/laden en lossen).

Voor de ondertekenende deelstaten is het belangrijk

• de activiteiten van de federale overheid te ondersteunen om de procedurele processen te versnellen en het wettelijke kader te vereenvoudigen.

Voor de ondertekenende gemeenten is het belangrijk

· prioriteit te geven aan de technische optimalisatie van het aan- en afmeren in de haven en de overslag naar zwaar vrachtverkeer boven verder ruimtegebruik.

Actiegebied 4: Havenontwikkeling

Havens zijn in twee opzichten essentiële economische factoren voor hun regio: direct door hun logistieke activiteiten en daarnaast als logistiek knooppunt voor de industrie en economie van de omliggende regio's – meestal met een veerkrachtige, trimodale verbinding

In tijden van transformatie moeten havens laten zien wat ze morgen en overmorgen kunnen en willen presteren. De komende vijf jaar zijn hierbij cruciaal. Een vooruitziende havenplanning die oriëntatie en betrouwbaarheid biedt en zich aanpast aan veranderende omstandigheden is daarom onontbeerlijk. Het is een instrument om bestaande terreinen en infrastructuren naar behoefte en flexibel te ontwikkelen voor nieuwe markten en partners, indien nodig in clusters, om de haven, de stad en de regio gericht te versterken en hun publieke imago te verbeteren. Een haven met een goed havenconcept is een transparante haven en een transparante haven is een maatschappelijk geaccepteerde haven. Naast de openbare havens kunnen ook particuliere industriële havens een steeds belangrijkere rol gaan spelen, omdat zij vaak beschikken over een rijke expertise en bestaande infrastructuur voor het vervoer van duurzame energiebronnen, grondstoffen en producten.

Voor de ondertekenende binnenhavens is het belangrijk om

• tegen 2030 een toekomstvisie te formuleren die beschrijft welke markten de haven op lange termijn wil ontwikkelen en in hun ontwikkeling wil ondersteunen. Op basis hiervan is het belangrijk om in overleg met de eigenaar een eigen havenontwikkelingsplan (HEP) of een soortgelijk concept op te stellen, waarin de ontwikkelingsdoelstellingen voor de middellange tot lange termijn worden gedefinieerd en passende maatregelen in een geschikte vorm worden geoperationaliseerd. Als de gemeenten geen eigenaar zijn, moeten zij op passende wijze worden betrokken bij het concretiseren van de beoogde havenontwikkelingsdoelstellingen. De basis hiervoor wordt gevormd door marktanalyses, de beoordeling van bestaande en potentiële terreinen en bestaande verkeers-, data-, energie- en opslaginfrastructuren, bestaande vergunningen op hun geschiktheid voor geplande of beoogde havengebonden ontwikkelingen, en taken die voortvloeien uit de uitgebreide veiligheidseisen. De bijgevoegde toelichting dient als hulpmiddel. Beschikbare terreinen moeten op lange termijn worden veiliggesteld voor havengebonden gebruik en in die zin flexibel worden beheerd. Ze moeten bij voorkeur worden verhuurd aan bedrijven/actoren die goederenoverslag aan de waterkant en/of het spoor nodig hebben.

• actief deel te nemen aan de uitwerking van stadsontwikkelingsconcepten die verband houden met havenontwikkeling. Daarbij maken zij duidelijk welk nut de havens hebben voor de gemeente en de regio en hoe zij de gemeenten kunnen ondersteunen bij de stads- en regionale ontwikkeling en de klimaatdoelstellingen met betrekking tot duurzame waardeketens.

• de gemeenten in een vroeg stadium te informeren over voorgenomen gebiedsontwikkelingen in de havens.

• zich bewust zijn van hun algehele systeemverantwoordelijkheid als exploitant van een platform van kritieke infrastructuren en zich inspannen om de veerkracht van de havens in hun geheel te vergroten. Daarbij leggen zij bijzondere nadruk op synergie-effecten van bestaande concepten voor gevarenbestrijding en brengen zij de actoren in de haven op zinvolle wijze met elkaar in contact.

Voor de ondertekenende gemeenten is het belangrijk om

• zee- en binnenhavens te erkennen als internationaal actieve logistieke knooppunten vanwege hun verbondenheid met belangrijke industriële locaties en afzetmarkten.

• actief deel te nemen aan de ontwikkeling van HEP's of soortgelijke concepten wanneer deze door havens worden ontwikkeld, en deze politiek en planologisch te verankeren in hun stadsontwikkelingsconcepten, gemeentelijke mobiliteitsplannen (SUMPs), andere gespecialiseerde plannen, met name voor economische ontwikkeling, klimaatbeschermingsconcepten – (in Duitsland) idealiter met raadsbesluiten – en in de ruimtelijke ordening.

• Havens in een vroeg stadium betrekken bij de ontwikkeling van stadsontwikkelingsconcepten.

• Bij stadsontwikkeling in de omgeving van havens ervoor zorgen, in overeenstemming met de resultaten van het havenontwikkelingsplan of soortgelijke concepten die zijn afgestemd op de stadsontwikkeling, dat deze de ontwikkelingsmogelijkheden van de havens met betrekking tot de vergunningsvoorwaarden voor havengebruik niet belemmeren. Ook moet de ontwikkeling van nieuwe havengebieden op een voor de stad aanvaardbare manier worden vormgegeven.

• ervoor zorgen dat er een efficiënte verkeersverbinding en spoorwegverbindingen zijn en dat er in de havens voldoende parkeerplaatsen voor vrachtwagens zijn.

• de havens voorzien van planningsgrondslagen en informatie over vergunningsvoorwaarden, met name uit de havenomgeving, die kunnen worden gebruikt om de ontwikkelingsmogelijkheden in het havengebied te bepalen, rekening houdend met de gevolgen voor aangrenzende gebieden.

• het belang van havens als platform voor kritieke infrastructuur te erkennen. Daartoe leggen zij de nadruk op de taken van de havenautoriteiten en de uitwisseling met andere autoriteiten op het gebied van risicopreventie en -bestrijding in de haven.

Voor de ondertekenende deelstaten en de Zwitserse Rijnhavens, samen met de eigenaarskantons Basel-Landschaft en Basel-Stadt, is het belangrijk

• de havenlocaties veilig te stellen door middel van bindende bepalingen op het gebied van ruimtelijke ordening en te streven naar een op de behoeften afgestemde ontwikkeling van de havengebieden.

Voor de ondertekenende deelstaten en de Nederlandse provincies is het belangrijk

• de uitwerking van havenontwikkelingsplannen of soortgelijke concepten in het kader van Interreg-projecten of andere subsidiemogelijkheden mogelijk te maken.

• binnen hun besturen te streven naar een uniform begrip van de wettelijke randvoorwaarden voor de goedkeuring van installaties en voor de opslag en het transport van hernieuwbare energie en producten van de kringloopeconomie. De deelstaat Noordrijn-Westfalen zal in de eerste helft van 2026 op basis van de gevestigde goedkeuringsrichtlijn NRW (goedkeurings- en aanmeldingsprocedure volgens de federale wet op de bescherming tegen emissies –

https://url.nrw/ Genehmigungsleitfaden) een op de doelgroep afgestemde en speciaal voor het genoemde toepassingsgebied aangepaste handleiding opstellen, inclusief speciale instrumenten om het proces te versnellen.

• constructieve communicatie en wederzijdse bewustwording tussen aanvragers en vergunningverlenende instanties in plannings- en vergunningsprocedures te bevorderen en het overkoepelende belang van dergelijke projecten voor het vervoersbeleid van de deelstaat duidelijk te maken.

• het netwerken van havens ondersteunen en daartoe deelname aan bestaande initiatieven (bijv. European Ports Alliance) ter verhoging van de veiligheid en veerkracht onderzoeken.

• hun activiteiten voor het (grensoverschrijdende) gebruik van Europese stimuleringsinitiatieven bundelen en zich in wetgevingsprocedures ook tegenover de Europese Unie inzetten voor het voorkomen van dubbele structuren.

Actiegebied 5: Versterking van de maatschappelijke en politieke acceptatie

De toekomstbestendigheid van het waterwegennet hangt af van de politieke en maatschappelijke acceptatie ervan. De volgende maatregelen moeten ervoor zorgen dat het bedrijfsleven, de politiek, de overheid en de samenleving de economische en ecologische meerwaarde van het waterwegennet erkennen en begrip voor het waterwegennet ontwikkelen.

Voor de ondertekenende werkgroepen van de kamers van koophandel en industrie is het belangrijk

• ter ondersteuning van havenontwikkelingsprocessen – indien nodig met partnerorganisaties – een regelmatige uitwisseling tussen de haveneconomie, zoals havens, industrie, handel, verladers en reders, en de gemeente en andere belanghebbenden te organiseren, deze voort te zetten of deel te nemen aan bestaande formats. De verantwoordelijkheid ligt bij de betreffende Kamer van Koophandel in het district waar de betreffende haven ligt.

Voor de ondertekenende binnenhavens is het belangrijk

• acceptatiebevorderende activiteiten zoals havenrondleidingen, tentoonstellingen, ondersteuning van verenigingen en branchebrede imagocampagnes en initiatieven zoals “#HafenFan”, PRO Binnenschifffahrt, Initiative System Wasserstraße en havenstages uit te voeren en uit te breiden. Verladers, de industrie en de overige haveneconomie moeten bij deze maatregelen worden betrokken.

• de jaarlijkse organisatie van een gezamenlijke open dag te onderzoeken, bijvoorbeeld in de vorm van een internationale havendag

• om het jaar, afwisselend met de Länderkonferenz Rhein, een vakcongres te organiseren over de havens langs de Rijn en de aangesloten waterwegen. De concrete invulling van het concept moet worden uitgewerkt door de nationale en Europese havenverenigingen.

Voor de ondertekenende deelstaten, Nederlandse provincies en werkgroepen van de kamers van koophandel en industrie is het belangrijk

• in hun gebied jaarlijkse netwerkevenementen te organiseren waar docenten van middelbare scholen en beroepsscholen van gedachten kunnen wisselen met actoren uit de haveneconomie en over het gebruik van leerplatforms zoals BiWas. Het doel is om docenten bewust te maken van lesonderwerpen uit de logistieke, haven- en scheepvaartsector die relevant zijn voor het leerplan, en om nieuw talent aan te trekken door opleidings- en carrièreperspectieven te presenteren.

Voor de ondertekenende deelstaten is het belangrijk om
• te onderzoeken of logistieke onderwerpen op het gebied van de binnenvaart kunnen worden opgenomen in de leerplannen van middelbare scholen en beroepsopleidingen.

• de Länderkonferenz Rhein (Rijnconferentie) om de twee jaar voort te zetten.
Voor de ondertekenende Nederlandse provincies, de Zwitserse Rijnhavens, Luxport S.A. (haven Mertert) en de Port autonome de Strasbourg is het belangrijk

• de genoemde maatregelen, formats en lobbyactiviteiten zo mogelijk in nauw overleg te plannen en uit te voeren, synergieën, materialen en formats gezamenlijk te ontwikkelen en te benutten en deze waar nodig aan te passen aan de regionale bijzonderheden. Bij de uitvoering is het van belang dat de nauwe samenwerking tussen de partners in de hele Rijncorridor en de daarmee verbonden waterwegen zichtbaar is, om zo veel mogelijk gewicht en nadruk te geven aan de gezamenlijke inspanningen van de partners.

Voor de Zwitserse Rijnhavens is het belangrijk om
• samen met de eigenaarskantons Basel-Stadt en Basel-Landschaft een transparante communicatie over het belang en de ontwikkeling van de Zwitserse Rijnhavens ten opzichte van de bevolking, de politiek en de economie te bevorderen.

• de Zwitserse belangen in Europese vakcommissies te vertegenwoordigen en actief mee te werken in internationale organisaties voor de Rijnvaart.

• jonge professionals te stimuleren en deel te nemen aan openbare evenementen om transparantie te creëren en het belang van de havens zichtbaar te maken.

Onze eisen aan de nationale ondertekenaars: versterking van de Rijncorridor als ruggengraat voor duurzaam en toekomstbestendig vervoer en industrie

De EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit voorziet in een verhoging van het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer met 25 procent in 2030 en met 50 procent in 2050, om het goederenvervoer van de weg naar de waterweg te verplaatsen. Betrouwbare, langetermijnvoorwaarden – met inbegrip van de verbetering van de waterweg- en haveninfrastructuur – zijn van cruciaal belang om deze verplaatsingsdoelstellingen te bereiken. Tegelijkertijd draagt dit bij aan het behalen van de Europese klimaatdoelstellingen: 55 procent minder CO_2 tegen 2030 en klimaatneutraliteit tegen 2050.

De partners bedanken de nationale regeringen voor hun steun tot nu toe en vragen hen:
• meer aandacht te besteden aan het belang van de Rijn en de daarmee verbonden waterwegen in de Rijncorridor. Een gevolg van deze te geringe politieke en maatschappelijke aandacht voor de binnenwaterwegen is onder meer een enorme onderfinanciering,

achterstand in het onderhoud en een tekort aan personeel voor de relevante projecten voor de duurzame ontwikkeling van de waterwegen in Duitsland.

• havenontwikkelingen te erkennen als internationale samenwerking in de vervoerscorridors.

• een op de behoeften afgestemde en toereikende financiering voor het onderhoud, de modernisering en de vernieuwing van de waterweginfrastructuur, met inbegrip van de nodige ligplaatsen en scheepswerven langs de Rijn en de voor de scheepvaart relevante zijrivieren en aansluitende waterwegen. Dit omvat in Duitsland projecten in het federale verkeerswegenplan, zoals de verbetering en optimalisatie van de losplaatsen aan de Nederrijn en Middenrijn, het verdiepen van de vaargeulen van de Untermain en de renovatie en uitbreiding van de sluizen in het West-Duitse kanaalnetwerk en aan de Moezel en Neckar. De richtsnoeren van de Europese Unie voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) overeenkomstig EU-verordening 2024/1679 moeten worden nageleefd.

• voor periodes van laagwater concepten uitwerken die gericht zijn op het in stand houden van logistieke ketens. Deze kunnen worden uitgewerkt in samenwerking met de corridorcoördinator van de Noordzee-Rijn-Middellandse Zee-corridor (NSRM) van de Europese Commissie.

• tegen 2033 een wettelijk kader creëren dat op afstand bestuurde en (gedeeltelijk) geautomatiseerde navigatie op de Rijn en de daarmee verbonden waterwegen mogelijk maakt. Dit omvat wettelijke aanpassingen zoals de Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) en de Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV), evenals de overeenkomstige regelingen in het Koninkrijk België, de Republiek Frankrijk het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat, ook om de desbetreffende aanvraagprocedures voor testvaarten met op afstand bestuurde en geautomatiseerde navigatie te vergemakkelijken. Daarbij moet rekening worden gehouden met de ervaringen die zijn opgedaan in de lidstaten van de CCR, met name wat betreft de wederzijdse erkenning van rapporten ter beoordeling van op afstand bestuurbare en geautomatiseerde systemen.

• de financiële steun voor de aanleg van walstroom- en laadinstallaties in havens en ligplaatsen om luchtverontreinigende stoffen te verminderen, voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en energiebronnen en voor de uitbreiding van havens als hubs voor schone energie te waarborgen. De vermindering van de elektriciteitsbelasting voor de landzijdige stroomvoorziening van vaartuigen in de commerciële scheepvaart moet worden uitgebreid tot de elektriciteit die wordt gebruikt voor het opladen van accu's in verband met geëlektrificeerde scheepsvoortstuwing.

• zich in te zetten voor een Europees en langlopend stimuleringsprogramma voor de transformatie van de vloot naar milieuvriendelijke aandrijftechnologieën, zoals de elektrificatie van aandrijvingen, en voor maatregelen ter verhoging van de efficiëntie. Het doel is het stimuleren van een marktintroductie van alternatieve aandrijvingen, die op lange termijn een economisch levensvatbare exploitatie garanderen en onafhankelijkheid van subsidies mogelijk maken.

• het op basis van de tonnage van vervoerde goederen gebaseerde beoordelingssysteem voor het meten van de verkeersprestaties van de binnenvaart aan te vullen met een analyse die rekening houdt met het economische belang van de binnenvaart en de havens voor de industriële toegevoegde waarde. Ook moeten perspectieven op het gebied van veerkracht en veiligheid worden meegenomen. Hiervoor moeten geschikte indicatoren worden ontwikkeld.

• subsidies op Europees niveau aan te vragen voor maatregelen ter versterking van de veiligheid en veerkracht van havens en actief te pleiten voor financiële steun bij de uitvoering van strategische documenten van de Europese Unie (zoals de Europese havenstrategie). Hieronder worden technische, adviserende en coördinerende activiteiten verstaan die geschikt zijn om de subsidiabiliteit van maatregelen te vergroten.

• Financiële steun voor haveninformatie- en veiligheidssystemen garanderen.

• De consequente afhandeling van de infrastructuuruitbreidingsprojecten die in de “Düsseldorfer Liste” zijn opgenomen.

Bijlage

Handleiding - Waarom een havenontwikkelingsplan noodzakelijk is: Samen de toekomst vormgeven

Een kompas in tijden van verandering

Binnenhavens staan vandaag de dag op een cruciaal keerpunt. De energietransitie, digitalisering, circulaire economie, nieuwe logistieke eisen, aangepast veiligheidsbeleid en toenemende eisen op het gebied van klimaatbescherming en sterkere stadsontwikkelingsbelangen veranderen de randvoorwaarden fundamenteel. Zonder een duidelijke strategische koers bestaat het gevaar dat kansen onbenut blijven, grond verloren gaat of investeringen op niets uitlopen. Wie een HEP opstelt, investeert niet in papier, maar in de toekomst – in de bescherming van grond, in het veiligstellen van banen en in de positionering van de haven als een efficiënt en duurzaam verkeersknooppunt.

Oriëntatie en betrouwbaarheid voor alle betrokkenen

Een havenontwikkelingsplan biedt oriëntatie door vast te leggen waar een haven in de toekomst voor moet staan, welke markten en goederensegmenten hij wil bedienen en welke rol hij speelt in regionale en supraregionale waardeketens. Zo wordt een gemeenschappelijk visioen ontwikkeld dat havenbedrijven, politiek, economie en bevolking in gelijke mate betrekt. Het HEP geeft aan welke oppervlakten op lange termijn nodig zijn, welke infrastructuren moeten worden uitgebreid en welke vergunningskwesties vroegtijdig moeten worden opgehelderd. Dit zorgt voor planningszekerheid en betrouwbaarheid – zowel voor investeerders en bedrijven als voor de gemeente en haar burgers. Een havenontwikkelingsplan bundelt daarmee de belangen van alle betrokkenen:

Een instrument voor concurrentievermogen en toekomstzekerheid

Voor de haven zelf biedt een ontwikkelingsplan de basis om zijn concurrentievermogen gericht te versterken. Het maakt het mogelijk om bestaande oppervlakten naar behoefte te ontwikkelen, nieuwe marktsegmenten zoals hernieuwbare energiebronnen, kringloopeconomie of grootschalig zwaar transport aan te boren en daarbij tijdig de technische, plannings- en wettelijke voorwaarden te creëren. Door vooruitziende afstemming met de stadsplanning kunnen gebruiksconflicten met wonen, vrije tijd of andere stedenbouwkundige functies worden opgelost. Tegelijkertijd creëert het plan de basis om gericht gebruik te maken van stimuleringsprogramma's van de deelstaat, de federale overheid of de EU – want bijna alle publieke subsidies vereisen tegenwoordig een duidelijke strategische planningsbasis. Het is een instrument om kansen actief vorm te geven in plaats van te reageren op ontwikkelingen.

Planningszekerheid voor gemeenten en politiek

Ook voor gemeenten en politieke besluitvormers is een havenontwikkelingsplan een aanwinst. Het maakt het mogelijk om economische ontwikkeling, grondzekerheid en stedenbouwkundige doelstellingen met elkaar te verbinden. Provinciale ruimtelijke ordeningsbepalingen, de aanwijzing als “speciaal havengebied” in het ruimtelijke ordeningsrecht en de huidige wijziging van het bouwbesluit beschermen de terreinen tegen oprukkende woningbouw en zorgen ervoor dat havengebonden functies op lange termijn behouden blijven. Dit ondersteunt de belangen van de gemeente bij een duurzame, economisch sterke en milieuvriendelijke stadsontwikkeling. De haven wordt zo zichtbaar als

locatiefactor en blijft aanwezig in de politieke perceptie. Hij combineert economische kracht met ruimtelijke vooruitziendheid, ecologische verantwoordelijkheid met sociale acceptatie.

Betrouwbare randvoorwaarden voor bedrijven

Voor bedrijven zorgt het havenontwikkelingsplan voor betrouwbaarheid en transparantie. Wie in een haven investeert, wil weten dat de randvoorwaarden stabiel zijn en dat toekomstig gebruik gewaarborgd blijft. Een afgestemd beleid en duidelijke ontwikkelingsdoelen verlagen investeringsrisico's, vergemakkelijken vergunningsprocedures en bevorderen samenwerking tussen haven, industrie en energiespelers. Zo ontstaat een klimaat waarin innovatie en duurzaamheid samen worden gedacht.

Transparantie en acceptatie in de samenleving

Niet in de laatste plaats profiteert ook de bevolking van een duidelijk ontwikkelingsconcept. Door vroegtijdige informatie en participatie kunnen voorbehouden worden weggenomen en begrip voor de rol van de haven worden gecreëerd. De haven wordt zo niet langer gezien als een afgesloten industriegebied, maar als onderdeel van een duurzame, moderne stedelijke economie die banen biedt, emissies vermindert en bijdraagt aan de voorzieningszekerheid. Een geplande haven is een transparante haven – en transparantie zorgt voor acceptatie.

Nu is het tijd om te handelen

Een moderne haven heeft richting, duidelijkheid en betrouwbaarheid nodig. Het havenontwikkelingsplan biedt dat allemaal – en maakt het verschil tussen stilstand en toekomstbestendigheid.

Introduction

En septembre 2024, 100 institutions issues des milieux économiques, politiques, administratifs et sociaux ont signé une déclaration d'intention visant à élaborer une « Perspective pour une navigation durable sur le Rhin à l'horizon 2030 » (PNR2030). Celles-ci souhaitent développer conjointement un corridor rhénan performant, résilient et pérenne afin d'atteindre les objectifs européens en matière de climat et de transfert modal. Les mesures présentées ici dans cinq domaines thématiques invitent les partenaires et d'autres organisations à poursuivre dans la voie choisie pour mettre en place une navigation intérieure durable sur le Rhin et les voies navigables qui y sont reliées dans le corridor rhénan.

La navigation rhénane est jusqu'à présent l'épine dorsale de l'industrie à forte intensité de matières premières et revêt une importance systémique pour la sécurité d'approvisionnement des entreprises et de la société. Cela est d'autant plus vrai que les industries du corridor et des régions environnantes dépendent des importations de matières premières. Le système des voies navigables et son utilisation durable revêtent donc une importance économique et suprarégionale exceptionnelle au niveau international, notamment en raison du grand nombre d'emplois qui en dépendent directement ou indirectement.

En cette période de changement, le système des voies navigables doit toutefois se réinventer. Il ne doit plus seulement être un système de transport essentiel pour les marchandises et les chaînes de valeur existantes, mais aussi incarner une industrie européenne compétitive et résiliente, conformément au « Clean Industrial Deal », qui mise sur le transport d'énergies renouvelables et de marchandises issues de l'économie circulaire. La transition énergétique, l'économie circulaire, la numérisation, les nouvelles exigences logistiques, l'évolution de la politique de sécurité ainsi que les exigences croissantes en matière de protection du climat et les attentes en matière de développement urbain ont modifié les conditions cadres du système des voies navigables et continueront de le faire.

Le système des voies navigables doit convaincre et offrir une orientation aux acteurs économiques, politiques, administratifs et sociaux, avec des perspectives à long terme pour les investissements, les subventions, l'octroi de permis et le droit de planification, et ce au-delà des frontières nationales. Cette perspective doit d'abord être développée de manière autonome par la navigation intérieure durable sur le Rhin et les voies navigables qui y sont reliées dans le corridor rhénan. Le développement portuaire dans un corridor de navigation fluviale vert sur le Rhin et les voies navigables qui y sont reliées relève de la coopération internationale et devrait donc être conçu dans un contexte européen. La discussion qui a duré un an dans le cadre de la « Perspective pour une navigation durable sur le Rhin à l'horizon 2030 » a montré qu'outre la mise en œuvre de mesures concrètes, il est également judicieux de poursuivre la coopération engagée, le cas échéant dans d'autres compositions existantes ou élargies. Les initiatives, structures et réseaux existants dans le corridor rhénan peuvent et doivent donc être davantage utilisés et reliés entre eux afin de réaliser et de mettre en œuvre des mesures et des éléments constitutifs de manière décentralisée, en étroite coordination, et de les déployer de manière synergique le long du corridor. Les partenaires s'efforcent donc, dans la mesure de leurs possibilités, de poursuivre leur coopération future dans le cadre du projet commun d'un « corridor fluvial vert sur le Rhin » et s'efforcent de recourir davantage aux programmes de financement européens appropriés pour la planification du développement des ports, des nœuds urbains de transport de marchandises et des concepts liés au corridor.

Les mesures énumérées ci-dessous ne sont pas exhaustives et seront complétées et développées en permanence dans le cadre de la coopération continue. D'ici 2030, le Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie invitera les partenaires actifs et solidaires à une réunion annuelle afin de rendre compte des progrès et des expériences réalisés dans la mise en œuvre des mesures ainsi que des autres activités de coopération dans le cadre de la « Perspective pour une navigation durable sur le Rhin à l'horizon 2030 ». Les partenaires y participent activement. Une évaluation finale aura lieu en 2030.

Champ d'action 1 : Développement du corridor rhénan

Les progrès technologiques, associés à des exigences croissantes en matière de durabilité et à un renforcement de la production européenne dans le cadre du « Clean Industrial Deal », créent un potentiel supplémentaire pour un système économique durable et en croissance. La navigation sur le Rhin et les voies navigables qui y sont reliées constitue un axe de transport central pour les industries à forte intensité de matières premières en Europe et est déterminante pour la création de valeur ajoutée le long du corridor rhénan. Cette importance est jusqu'à présent trop peu prise en compte tant au niveau régional qu'au niveau national par les partenaires impliqués.

Pour les provinces néerlandaises ainsi que les ports et les régions urbaines membres du Groupement européen de coopération territoriale Rhin-Alpes (GECT Rhin-Alpes – à l'avenir GECT Mer du Nord-Rhin-Méditerranée), il est important

· que le GECT soutienne une étude sur le développement des chaînes de valeur le long du corridor rhénan, y compris le potentiel du marché et de l'emploi en lien avec la décarbonisation de l'énergie et des industries (de matières premières) à forte intensité énergétique ainsi que l'économie circulaire, à partir de laquelle l'importance économique des ports publics et privés, de la navigation intérieure en tant que mode de transport et de l'industrie liée au système des voies navigables. Les Länder du Bade-Wurtemberg, de Rhénanie-du-Nord-Westphalie et de Rhénanie-Palatinat visent à financer la moitié d'une telle étude en cas de demande de subvention.

· Utiliser de manière ciblée les programmes de financement de l'UE, par exemple Interreg, afin de pouvoir développer et promouvoir la coopération transfrontalière ainsi que des projets innovants et durables le long du corridor rhénan.

Pour les entreprises de navigation signataires, il est important

· de créer des synergies par le biais de coopérations afin d'améliorer les processus opérationnels et d'exploiter les potentiels d'efficacité, par exemple en partageant certaines ressources logistiques, dans la mesure où cela est conforme aux règles de la concurrence

Pour les ports maritimes et fluviaux signataires, il est important

· de prendre des mesures visant à réduire les temps de traitement des bateaux fluviaux dans les terminaux des ports maritimes et de contribuer ainsi à accroître la compétitivité par rapport aux modes de transport concurrents.

· de promouvoir les initiatives en faveur d'un corridor numérique afin de permettre un flux de données continu entre les ports maritimes et les ports fluviaux.

Pour les Länder signataires, il est important
· de garantir qu'ils actualisent tous les deux ans la « liste de Düsseldorf », qui répertorie les principaux projets d'infrastructure des Länder participants, et la transmettent à l'État fédéral. Le Land qui organise la Conférence des Länder sur le Rhin est responsable de cette tâche.

Champ d'action 2 : corridor fluvial vert sur le Rhin

La transition vers une navigation intérieure sans émissions ou propre – et vers une chaîne logistique durable dans son ensemble – nécessite un engagement financier important de la part des nombreux acteurs concernés. Sous le titre « Navigation et ports respectueux du climat », le ministère fédéral des Transports soutiendra, au cours des prochaines années, la mise en œuvre du plan d'action national pour une navigation respectueuse du climat (NAPS) avec des fonds provenant du Fonds pour le climat et la transformation, notamment le développement de corridors de navigation climatiquement neutres en Allemagne.
Avec l'introduction d'un système européen de certification des navires pour un label d'émissions et d'énergie basé sur des spécifications uniformes et transparentes de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et du Comité européen pour l'élaboration de normes dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), les progrès réalisés par la flotte de navigation intérieure en matière de réduction des émissions et d'atteinte des objectifs de protection du climat deviendront mesurables, transparents et comparables.

Pour les entreprises de navigation signataires, il est important
• de poursuivre progressivement la transformation de leurs flottes vers des technologies de propulsion propres et sans émissions,

• de participer, dans la mesure de leurs possibilités, à des projets pilotes de coopération plus poussée et d'utiliser les programmes de soutien existants afin de soutenir et d'accélérer l'introduction de technologies de propulsion durables pour une navigation intérieure propre.
Pour les chargeurs signataires, il est important

• de soutenir de manière continue et intensive la transformation de la flotte menée par les entreprises de navigation

• de garantir, dans la mesure du possible, la sécurité de la planification, par exemple par le biais de contrats bilatéraux appropriés.

• de s'efforcer de transférer davantage de transports vers la navigation intérieure lorsque les conditions infrastructurelles et économiques le permettent.

Pour les exploitants de terminaux signataires, il est important
• d'augmenter la part des équipements mobiles à émissions zéro ou propres dans leur parc de véhicules, dans la mesure où cela est techniquement et économiquement viable.

Pour les ports signataires, il est important
• de soutenir la transformation de la flotte des compagnies maritimes par leurs propres incitations.

• de transformer les ports et les lieux d'amarrage en hubs d'énergie propre adaptés aux besoins, qui assurent non seulement l'approvisionnement en énergies renouvelables de la navigation intérieure et de l'industrie locale, mais aussi d'autres modes de transport, tels que le transport routier de marchandises, par exemple via des stations-service à hydrogène et des points de recharge. Le Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, par l'intermédiaire de sa société régionale « NRW.Energy4Climate », coordonnera la demande de subvention pour les stations-service à hydrogène et les points de recharge pour camions dans les ports ou à proximité des ports dans le cadre d'un projet de subvention (fédéral).

Pour les communes signataires, il est important de
soutenir l'extension des postes d'amarrage avec alimentation électrique à quai le long du Rhin par des procédures d'autorisation rapides.

Champ d'action 3: Télécommande et automatisation de la navigation intérieure

La navigation télécommandée et automatisée constitue un élément essentiel de la solution pour lutter efficacement contre la pénurie de main-d'œuvre et de relève. Elle permet en même temps d'accroître la sécurité et de réduire la consommation d'énergie et les émissions.

Pour les entreprises de navigation signataires, il est important

• soutenir un projet pilote du Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) (Centre de développement pour la technologie navale et les systèmes de transport), financé par le ministère fédéral des Transports, visant à mesurer la couverture réseau le long du Rhin.

• soutenir la réalisation des essais (partiellement) autonomes nécessaires sur le Rhin et les voies navigables secondaires connectées afin de tester les technologies et d'accélérer leur mise en œuvre.

• d'aider les signataires au niveau national et la CCNR à élaborer, d'ici 2030 au plus tard, un catalogue correspondant qui définisse les conditions-cadres, les normes et les prescriptions pour la navigation au niveau d'automatisation 3, y compris la télécommande de secours et la réduction du personnel.

Pour les ports signataires, il est important

• de prendre en compte les exigences en matière de commande à distance et d'automatisation dans la planification des infrastructures portuaires, en fonction de l'évolution technologique (accostage et appareillage/chargement et déchargement).

Pour les Länder signataires, il est important

• de soutenir les activités du gouvernement fédéral visant à accélérer les processus procéduraux et à simplifier le cadre juridique.

Pour les communes signataires, il est important

· de donner la priorité à l'optimisation technique des opérations d'accostage et d'appareillage dans les ports et du transbordement vers le transport lourd plutôt qu'à l'utilisation supplémentaire de terres.

Champ d'action 4: développement portuaire

Les ports sont des facteurs économiques essentiels pour leur région à deux égards : directement par leur activité logistique et, au-delà, en tant que plaque tournante logistique pour l'industrie et l'économie des régions environnantes, avec pour la plupart des connexions trimodales résilientes

En cette période de transformation, les ports doivent montrer ce qu'ils peuvent et veulent accomplir demain et après-demain. Les cinq prochaines années seront décisives à cet égard. Une planification portuaire prospective, qui offre une orientation et une fiabilité et s'adapte aux changements de conditions cadres, est donc indispensable. Elle constitue un outil permettant de développer les surfaces et les infrastructures existantes de manière flexible et en fonction des besoins pour de nouveaux marchés et partenaires, le cas échéant en clusters, afin de renforcer de manière ciblée le port, la ville et la région et d'améliorer leur image auprès du public. Un port doté d'un bon concept portuaire est un port transparent, et un port transparent est un port socialement accepté. Outre les ports publics, les ports industriels privés peuvent également jouer un rôle de plus en plus important, car ils disposent souvent d'une riche expertise et d'infrastructures existantes pour le transport d'énergies, de matières premières et de produits durables.

Pour les ports fluviaux signataires, il est important

• de formuler d'ici 2030 une vision d'avenir qui décrit les marchés que le port souhaite développer à long terme et soutenir dans leur développement. Sur cette base, il est important d'élaborer, en concertation avec le propriétaire, un plan de développement portuaire (HEP) ou un concept similaire, dans lequel les objectifs de développement à moyen et long terme sont définis et les mesures correspondantes sont mises en œuvre de manière appropriée. Si elles ne sont pas propriétaires, les communes doivent être associées de manière appropriée à la concrétisation des objectifs de développement portuaire visés. Ceci repose sur des analyses de marché, l'évaluation des surfaces existantes et potentielles ainsi que des infrastructures existantes en matière de transport, de données, d'énergie et de stockage, l'examen des autorisations existantes quant à leur adéquation avec les développements portuaires prévus ou envisagés, ainsi que les tâches découlant des exigences de sécurité accrues. Le document justificatif ci-joint sert d'aide à cet effet. Les surfaces disponibles doivent être garanties à long terme pour des utilisations portuaires et gérées de manière flexible dans ce sens. Elles doivent être louées en priorité à des entreprises/acteurs qui ont besoin de transborder des marchandises par voie fluviale et/ou ferroviaire.

• Participer activement à l'élaboration de concepts de développement urbain liés au développement portuaire. Ce faisant, ils mettent en évidence les avantages des ports pour la commune et la région et la manière dont ils peuvent soutenir les communes dans le développement urbain et régional et dans la réalisation des objectifs de protection du climat en matière de chaînes de valeur durables.

• Informer les communes à un stade précoce des projets d'aménagement des surfaces dans les ports.

• être conscients de leur responsabilité systémique globale en tant qu'exploitants d'une plateforme d'infrastructures critiques et s'efforcer d'accroître la résilience des ports dans leur ensemble. Ce faisant, ils accordent une attention particulière aux effets de synergie des concepts existants en matière de prévention des risques et mettent en réseau les acteurs du port de manière appropriée.

Pour les communes signataires, il est important

• de reconnaître les ports maritimes et fluviaux comme des nœuds logistiques internationaux en raison de leurs liens avec des sites industriels et des marchés de vente importants.

• participer activement à l'élaboration des HEP ou de concepts similaires lorsque ceux-ci sont élaborés par les ports et les intégrer dans leurs concepts de développement urbain, leurs plans de mobilité urbaine (SUMPs) et autres plans spécialisés, notamment en matière de développement économique, de concepts de protection du climat – (en Allemagne) idéalement avec des décisions du conseil municipal – ainsi que dans la planification urbaine sur le plan politique et en matière d'aménagement.

• Impliquer les ports dès le début dans l'élaboration des concepts de développement urbain.

• Veiller, dans le cadre du développement urbain à proximité des ports, conformément aux résultats du plan de développement portuaire coordonné avec le développement urbain ou à des concepts similaires, à ce que celui-ci ne compromette pas la capacité de développement des ports en ce qui concerne les conditions d'autorisation des utilisations portuaires. De même, le développement de nouvelles zones portuaires doit être conçu de manière compatible avec la ville.

• Garantir un accès routier et ferroviaire performant ainsi que des parkings pour camions suffisants dans les ports.

• Fournir aux ports des bases de planification et des informations sur les conditions d'autorisation, en particulier dans les environs du port, qui peuvent être utilisées pour déterminer les possibilités de développement dans la zone portuaire en tenant compte des effets sur les zones adjacentes.

• reconnaître l'importance des ports en tant que plateformes pour les infrastructures critiques. À cette fin, ils mettent l'accent sur l'exercice des tâches des autorités portuaires et l'échange avec d'autres autorités en matière de prévention et de protection contre les risques dans les ports.

Pour les Länder signataires et les ports rhénans suisses, ainsi que pour les cantons propriétaires de Bâle-Campagne et de Bâle-Ville, il est important

• de sécuriser les sites portuaires par des dispositions contraignantes en matière d'aménagement du territoire et de planification régionale et de viser un développement des zones portuaires adapté aux besoins.

Pour les Länder signataires et les provinces néerlandaises, il est important

• de permettre l'élaboration de plans de développement portuaire ou de concepts similaires dans le cadre de projets Interreg ou d'autres possibilités de financement.

• œuvrer au sein de leurs administrations à la création d'une compréhension uniforme du cadre juridique pour l'autorisation des installations ainsi que pour le stockage et le transport des énergies renouvelables et des produits de l'économie circulaire. Au cours du premier semestre 2026, le Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie élaborera, sur la base du guide d'autorisation NRW (procédures d'autorisation et de notification conformément à la loi fédérale sur la protection contre les émissions – https://url.nrw/ Guide d'autorisation) un guide adapté au public cible et spécialement adapté au domaine d'application mentionné, comprenant des instruments spéciaux pour accélérer les procédures.

• Promouvoir une communication constructive et une sensibilisation mutuelle entre les demandeurs et les autorités chargées de délivrer les autorisations dans le cadre des procédures de planification et d'autorisation, et faire comprendre l'importance globale des projets correspondants pour le Land en matière de politique des transports.

• Soutenir la mise en réseau des ports et, à cette fin, examiner la participation à des initiatives existantes (par exemple, l'Alliance portuaire européenne) visant à accroître la sécurité et la résilience.

• Regrouper leurs activités en vue de l'utilisation (transfrontalière) des initiatives de financement européennes et s'engager dans les procédures législatives, y compris auprès de l'Union européenne, pour éviter les doubles structures.

Champ d'action 5 : Renforcer l'acceptation sociale et politique

La viabilité future du système des voies navigables dépend de son acceptation politique et sociale. Les mesures suivantes visent à garantir que l'économie, la politique, l'administration et la société reconnaissent la valeur ajoutée économique et environnementale du système des voies navigables et développent une compréhension de ce système.

Pour les groupes de travail régionaux signataires des chambres de commerce et d'industrie, il est important

• d'organiser, le cas échéant avec des organisations partenaires, un échange régulier entre les acteurs économiques portuaires tels que les ports, l'industrie, le commerce, les chargeurs et les armateurs, ainsi que les communes et autres parties prenantes, afin de soutenir les processus de développement portuaire, de poursuivre cet échange ou de participer aux formats existants. La responsabilité incombe à la chambre de commerce et d'industrie dont dépend le port concerné.

Pour les ports fluviaux signataires, il est important

• de mener et de développer des activités visant à accroître l'acceptation, telles que des visites guidées des ports, des expositions, le soutien à des associations, ainsi que des campagnes d'image à l'échelle du secteur et des initiatives telles que « #HafenFan », PRO Binnenschifffahrt, Initiative System Wasserstraße et des stages dans les ports. Les chargeurs, l'industrie et le reste de l'économie portuaire doivent être associés à ces mesures.

• d'envisager l'organisation annuelle d'une journée portes ouvertes commune, par exemple sous la forme d'une journée internationale des ports

• d'organiser, en alternance chaque année avec la conférence des Länder sur le Rhin, un symposium sur les ports situés le long du Rhin et des voies navigables connexes. La mise en œuvre concrète de ce concept doit être élaborée par les associations portuaires nationales et européennes.

Pour les Länder, les provinces néerlandaises et les groupes de travail régionaux des chambres de commerce et d'industrie signataires, il est important

• d'organiser chaque année dans leur région des événements de mise en réseau au cours desquels les enseignants des écoles secondaires et professionnelles peuvent échanger avec des acteurs de l'économie portuaire et discuter de l'utilisation de plateformes d'apprentissage

telles que BiWas. L'objectif est de sensibiliser les enseignants aux thèmes pédagogiques pertinents pour les programmes scolaires dans les domaines de la logistique, des ports et du transport maritime, et d'attirer de nouveaux talents en présentant les perspectives de formation et de carrière.

Pour les Länder signataires, il est important

• d'examiner l'intégration de thèmes logistiques liés à la navigation intérieure dans les programmes scolaires des établissements d'enseignement secondaire et professionnel.

• de poursuivre la conférence régionale Rhin tous les deux ans.

Pour les provinces néerlandaises signataires, les ports rhénans suisses, Luxport S.A. (port de Mertert) et le Port autonome de Strasbourg, il est important

• de planifier et de mettre en œuvre les mesures, formats et activités de lobbying mentionnés en concertation aussi étroite que possible, de développer et d'utiliser conjointement les synergies, les matériaux et les formats et, le cas échéant, de les adapter aux particularités régionales. Lors de la mise en œuvre, il est important de mettre en avant la coopération étroite entre les partenaires sur l'ensemble du corridor rhénan et les voies navigables qui y sont rattachées afin de donner le plus de poids et d'impact possible aux efforts communs des partenaires.

Pour les ports rhénans suisses, il est important

• de promouvoir, en collaboration avec les cantons propriétaires de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, une communication transparente sur l'importance et le développement des ports rhénans suisses à l'égard de la population, des milieux politiques et économiques.

• de représenter les intérêts suisses dans les instances européennes spécialisées et de participer activement aux organisations internationales pour la navigation rhénane.

• encourager la relève professionnelle et participer à des manifestations publiques afin de créer de la transparence et de mettre en évidence l'importance des ports.

Nos revendications au niveau national des signataires : Renforcement du corridor rhénan en tant que colonne vertébrale pour des transports et une industrie durables et pérennes

La stratégie de l'UE pour une mobilité durable et intelligente prévoit d'augmenter la part du transport fluvial dans le transport de marchandises de 25 % d'ici 2030 et de 50 % d'ici 2050, afin de transférer le transport de marchandises de la route vers les voies navigables. Des conditions-cadres fiables et durables, y compris la modernisation des infrastructures fluviales et portuaires, sont essentielles pour atteindre ces objectifs de transfert. Cela contribue également à la réalisation des objectifs climatiques européens : 55 % de réduction des émissions de CO_2 d'ici 2030 et neutralité climatique d'ici 2050.

Les partenaires remercient les gouvernements nationaux pour leur soutien jusqu'à présent et leur demandent :

• de mieux prendre en compte l'importance du Rhin et des voies navigables qui y sont reliées dans le corridor rhénan. La perception insuffisante de la voie navigable intérieure par les milieux politiques et la société civile a notamment pour conséquence un sous-financement

massif, un retard dans l'entretien et un manque de personnel pour les projets pertinents visant à assurer le développement durable de la voie navigable en Allemagne.

• reconnaissent le développement des ports comme une coopération internationale dans les corridors de transport.

• un financement suffisant et adapté aux besoins pour l'entretien, la modernisation et la rénovation des infrastructures fluviales, y compris les aires de stationnement et les chantiers navals nécessaires le long du Rhin et de ses affluents importants pour la navigation ainsi que des voies navigables connexes. En Allemagne, cela comprend des projets inscrits dans le plan fédéral des voies de communication, tels que l'amélioration ou l'optimisation du déchargement dans le Bas-Rhin et le Rhin moyen, l'approfondissement du chenal navigable du Main inférieur, ainsi que la rénovation et l'extension des écluses du réseau de canaux de l'Allemagne occidentale, de la Moselle et du Neckar. Les lignes directrices de l'Union européenne pour la mise en place d'un réseau transeuropéen de transport (RTE-T) conformément au règlement (UE) n° 2024/1679 doivent être respectées.

• Élaborer des concepts visant à maintenir les chaînes logistiques pendant les périodes de basses eaux. Ces concepts pourraient être élaborés en collaboration avec le coordinateur du corridor mer du Nord-Rhin-Méditerranée (NSRM) de la Commission européenne.

• Créer d'ici 2033 un cadre juridique permettant la navigation télécommandée et (partiellement) automatisée sur le Rhin et ses voies navigables connexes. Cela comprend des adaptations juridiques telles que le règlement relatif au personnel navigant sur le Rhin (RheinSchPersV) et le règlement de police de la navigation rhénane (RheinSchPV) ainsi que les réglementations correspondantes au Royaume de Belgique, en République française, au Royaume des Pays-Bas et en Confédération suisse, notamment afin de faciliter les procédures de demande pour les essais de navigation télécommandée et automatisée. À cet égard, il convient de reconnaître les expériences acquises dans les États membres de la CCNR, en particulier en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des expertises pour l'évaluation des systèmes de télécommande et d'automatisation.

• Garantir le soutien financier à la mise en place d'installations terrestres et de recharge dans les ports et les lieux de mouillage afin de réduire les polluants atmosphériques, à la mise en place d'infrastructures pour les carburants et les sources d'énergie alternatifs, ainsi qu'au développement des ports en tant que pôles d'énergie propre. La réduction de la taxe sur l'électricité pour l'alimentation électrique à quai des bateaux de navigation commerciale devrait être étendue à l'électricité utilisée pour recharger les batteries des propulsions électriques des bateaux.

• S'engager en faveur d'un programme européen à long terme visant à promouvoir la transformation de la flotte vers des technologies de propulsion respectueuses de l'environnement, telles que l'électrification des moteurs, et à prendre des mesures pour améliorer l'efficacité. L'objectif est de promouvoir le développement du marché des moteurs alternatifs, qui garantira à long terme une exploitation économiquement viable et permettra de ne plus dépendre des subventions.

• Compléter le système d'évaluation basé sur le tonnage des marchandises transportées pour mesurer les performances de transport de la navigation intérieure par une analyse qui tienne compte de l'importance économique de la navigation intérieure et des ports pour la création de valeur industrielle. Les perspectives en matière de résilience et de sécurité doivent également être prises en compte. À cette fin, des indicateurs appropriés doivent être élaborés.
• Solliciter des subventions au niveau européen pour les mesures visant à renforcer la sécurité et la résilience des ports et plaider activement en faveur d'un soutien financier lors de la mise en œuvre des documents stratégiques de l'Union européenne (tels que la stratégie portuaire européenne). Il s'agit ici d'activités techniques, de conseil et de coordination susceptibles d'augmenter l'éligibilité des mesures.

• Garantir un soutien financier aux systèmes d'information et de sécurité portuaires.

• Traiter de manière cohérente les projets d'extension des infrastructures associés à la « liste de Düsseldorf ».

Annexe

Document d'information - Pourquoi un plan de développement portuaire est-il nécessaire ?

Construire l'avenir ensemble

Une boussole en période de changement

Les ports fluviaux se trouvent aujourd'hui à un tournant décisif. La transition énergétique, la numérisation, l'économie circulaire, les nouvelles exigences logistiques, l'adaptation des politiques de sécurité, les exigences croissantes en matière de protection du climat et les intérêts accrus en matière de développement urbain modifient fondamentalement les conditions cadres. Sans une orientation stratégique claire, le risque est grand que des opportunités restent inexploitées, que des surfaces soient perdues ou que des investissements soient vains. Élaborer un PDE, ce n'est pas investir dans du papier, mais dans l'avenir : dans la protection des surfaces, dans la préservation des emplois et dans le positionnement du port comme un nœud de transport performant et durable.

Orientation et fiabilité pour toutes les parties prenantes

Un plan de développement portuaire fournit une orientation en définissant ce que le port doit représenter à l'avenir, les marchés et les segments de marchandises qu'il souhaite desservir et le rôle qu'il joue dans les chaînes de valeur régionales et suprarégionales. Cela permet d'élaborer un modèle commun qui implique à parts égales les exploitants portuaires, les responsables politiques, les acteurs économiques et la population. Le PDE indique les surfaces nécessaires à long terme, les infrastructures à développer et les questions d'autorisation à clarifier à un stade précoce. Il en résulte une sécurité de planification et une fiabilité tant pour les investisseurs et les entreprises que pour la commune et ses citoyens. Un plan de développement portuaire regroupe ainsi les intérêts de toutes les parties prenantes :

Un outil pour la compétitivité et la pérennité

Pour le port lui-même, un plan de développement offre une base pour renforcer sa compétitivité de manière ciblée. Il permet de développer les surfaces existantes en fonction des besoins, de conquérir de nouveaux segments de marché tels que les énergies renouvelables, l'économie circulaire ou les transports lourds sur de longues distances, tout en créant à un stade précoce les conditions techniques, juridiques et de planification nécessaires. Grâce à une coordination prévisionnelle avec l'urbanisme, les conflits d'utilisation avec l'habitat, les loisirs ou d'autres fonctions urbaines peuvent être résolus. Dans le même temps, le plan crée la base permettant d'utiliser de manière ciblée les programmes de soutien du Land, de l'État fédéral ou de l'UE, car presque toutes les aides publiques exigent aujourd'hui une base de planification stratégique claire. Il s'agit d'un outil permettant de façonner activement les opportunités au lieu de réagir aux évolutions.

Sécurité de planification pour les communes et les responsables politiques

Un plan de développement portuaire est également un atout pour les communes et les décideurs politiques. Il permet de concilier développement économique, préservation des surfaces et objectifs d'urbanisme. Les décisions d'aménagement du territoire, la désignation juridique de « zone portuaire spéciale » et la modification actuelle du code de la construction protègent les terrains contre l'urbanisation croissante et garantissent la pérennité des utilisations portuaires. Cela permet de soutenir les intérêts de la commune en faveur d'un développement urbain durable, économiquement fort et respectueux de l'environnement. Le

port devient ainsi un facteur d'attractivité et reste présent dans la perception politique. Il allie puissance économique et vision à long terme en matière d'aménagement, responsabilité écologique et acceptation sociale.

Des conditions-cadres fiables pour les entreprises

Le plan de développement portuaire apporte fiabilité et transparence aux entreprises. Quiconque investit dans un port veut avoir la certitude que les conditions-cadres sont stables et que les utilisations futures sont garanties. Une vision coordonnée et des objectifs de développement clairs réduisent les risques d'investissement, facilitent les procédures d'autorisation et favorisent la coopération entre le port, l'industrie et les acteurs du secteur de l'énergie. Il en résulte un climat propice à l'innovation et à la durabilité.

Transparence et acceptation par la société

Enfin, la population profite également d'un concept de développement clair. Une information et une participation précoces permettent de lever les réserves et de faire comprendre le rôle du port. Le port n'est ainsi plus perçu comme une zone industrielle isolée, mais comme faisant partie d'une économie urbaine durable et moderne qui offre des emplois, réduit les émissions et contribue à la sécurité d'approvisionnement. Un port planifié est un port transparent, et la transparence favorise l'acceptation.

Il est temps d'agir

Un port moderne a besoin d'orientation, de clarté et de fiabilité. Le plan de développement portuaire offre tout cela et fait la différence entre l'immobilisme et la viabilité future.